Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 2618 de 2004

PATRONAL DE TAXÍMETROS DEL DEPARTAMENTO DE CANELONES

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día el día 1º de setiembre de 2004

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Víctor Rossi.
MIEMBROS:	Señores Representantes Ricardo Castromán Rodríguez, Juan Domínguez y Martha Montaner.
INVITADOS:	Por la Patronal de Taxímetros de Canelones, Ramón Caravallo, Presidente; Rodolfo Sacramento, Vicepresidente; Miguel Adriano (Las Piedras), Leonardo Calvello (Santa Lucía), Eduardo Fernández (Pando) y Oscar Dourado (CPATU).

SEÑOR PRESIDENTE (Rossi).- Está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de la Patronal de Taxímetros del departamento de Canelones, compuesta por los señores Ramón Caraballo, por Canelones; Miguel Adriano, por Las Piedras; Leonardo Calvello, por Santa Lucía; Eduardo Fernández, por Pando, Oscar Dourado y el Vicepresidente de la Gremial, señor Rodolfo Sacramento.

Los representantes por Canelones seguramente nos van a aclarar si son expresión de todas las asociaciones de taxistas del departamento, y si se incluye o no a los servicios del Aeropuerto de Carrasco. Sería bueno hacer esta introducción para ubicarnos exactamente en el alcance del planteo, del cual ya hemos recibido alguna información por escrito.

SEÑOR CARABALLO.- Antes que nada, quiero señalar que soy el Presidente de la Patronal de Taxímetros de Canelones. Como se establece en la nota, estamos representados por el señor Miguel Adriano de Las Piedras, el Presidente de Pando, que no pudo concurrir por un problema de salud y el señor Calvello como representante de Santa Lucía. Hay algunos colegas que no han podido venir. En este momento, no estamos representando al Aeropuerto de Carrasco, y no es porque tengamos diferencias. Ellos fueron informados, pero no concurrieron; no sabemos cuál es la razón.

El tema que queremos desarrollar con ustedes ya fue escrito en una nota que se entregó al señor Intendente de Canelones. Me refiero a que el LATU nos cobra la suma de $ 608, y después se nos cobra nuevamente por parte de la Intendencia. O sea que se nos está haciendo una inspección doble. El LATU dice que el cobro de esa suma es una orden del Ministerio y la Intendencia, por su lado, también recauda. Entonces, el taxista paga por ambos lados.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Podría repetir la cifra?

SEÑOR CARABALLO.- La cifra que nos cobra el LATU es de $ 608, siempre y cuando se pague dentro de los primeros quince días. La Intendencia nos cobra $ 298, siempre y cuando se pague también dentro de los primeros quince días.

Quiero señalar que no estamos en contra de la función que cumple el LATU, pero sí nos negamos a que se nos cobre determinada suma por cierto trabajo que ejecuta el LATU y que no condice con el valor que se nos está aplicando. La persona que hace el control no es un técnico ni un profesional, es una persona común y corriente que lo único que hace es mirar el piso y mirar cuando cae la ficha; sencillamente, recorre 1.500 metros, se baja, dice que está pronto, nos pone un sellito y nos cobra $ 608. A un taxista del interior le cuesta tres días sacar ese dinero de ganancia. Como todos saben, la recaudación de un taxi del interior es extremadamente pobre. Es esta nuestra divergencia con el LATU.

Hoy se nos ha encarecido todo y por ese motivo pedimos la intervención de ustedes. El Intendente el año pasado intervino a nuestro favor, pero por presiones del LATU se nos está exigiendo cumplir con ciertas normas que ellos aplican. El LATU sabía que hoy teníamos una reunión con ustedes y, lamentablemente, aplicó la presencia obligatoria en las pistas de Canelones. Lo más triste del caso es que le pedimos que accediera a ir a Las Piedras, porque le era redituable dada la cantidad de vehículos. En cambio, no es redituable hacer 80 kilómetros para Atlántida, donde hay dos coches. O sea que la finalidad del LATU no es de contralor sino únicamente de recaudación. Esto es triste. Como dice la nota, nosotros tenemos 485 coches y existe la misma cantidad o más de taxis truchos, que no pagan absolutamente nada, y nadie hace nada al respecto. Yo mismo hice una entrevista a un taximetrista trucho, que fue entregada a los canales de televisión en Canelones y Santa Rosa. Ese señor para en la puerta de la Junta de Santa Rosa, con un auto, gorro y todo. Hace los viajes a su gusto y a placer, con la anuencia de la Intendencia. Y lo más triste del caso es que ese señor estafó a varios jubilados, uno de ellos inválido. Reitero: ese señor está en este momento trabajando en la ciudad de Santa Rosa y aquí tengo un artículo pedido por el Diputado Ramón Legnani, de lo sucedido al Ministerio del Interior. Ese señor fue procesado por falsificación de moneda, porque cobra la jubilación a los jubilados, les cambia los billetes y les da los falsos. Y esto no lo hizo con un jubilado, sino con varios. Ese señor fue denunciado por nosotros una multitud de veces, pero nunca se tomó una resolución.

Pedimos que si a nosotros se nos exige algo, lo mismo ocurra con quienes están al lado nuestro, que no pagan nada. Nosotros sí debemos pagar al LATU, lo que se nos hace oneroso, porque también hay que sumar el pago a la Intendencia, a la DGI, al BPS y a los seguros, con los que debemos estar al día y son bastante más caros que los normales, por la condición de taximetristas. A su vez, no tenemos protección frente a los ilegales, que nos están haciendo mella; la verdad es que nos están dejando sin trabajo.

Además, como todos sabemos, la situación económica que vive el interior es bastante difícil, con la suba de los combustibles, que todavía no hemos podido aplicar a la tarifa porque nos quedaríamos sin clientes. En el interior se trabaja por clientes; no es como en Montevideo que se levanta la mano y se toma un taxímetro; allá trabajamos por precio. Por lo general, la gente viene, consulta el precio y lo regatea; viaja con quien quiere o con quien le sirva. En el interior -estoy hablando de Canelones, pero sabemos que ocurre en todo el país- se cobra por tirada. Por lo general, se cobra casi como un remise. El Gerente del LATU me dijo que tendríamos que cambiar de denominación, dejando de ser taximetristas para pasar a ser remiseros. Pero eso implicaría tener que dejar la plaza, que es al lugar donde va la gente a tomar el vehículo, porque el remise no tiene parada; esto lo digo con propiedad porque también soy propietario de una empresa de remises.

Nosotros no nos negamos a pagar el LATU, pero sí nos negamos a esa cantidad de dinero que tal vez para el LATU no sea mucho, pero en el conjunto se trata de una cifra importante. Hoy en día, muchos taximetristas no pueden pagar el LATU, como tampoco están pagando el BPS, ni la DGI. Al no pagar el BPS, esa persona queda excluida de todo el sistema de salud, o sea que nadie lo hace porque quiere.

En la ciudad de Tala muchos taximetristas entregaron la chapa y pusieron a trabajar taxis truchos. Eso es lo que no queremos; buscamos la legalidad. En este momento, en la ciudad de Tala debe haber más de diez coches ilegales que están trabajando junto con los legales. Se está distorsionando todo. Esto viene mal para nosotros y para todos, porque se está creando una total impunidad sobre esas personas. Además, viendo que no pasa nada con esos taxímetros truchos, algunos taximetristas también han agarrado sus propios vehículos, los de la familia, o coches que han desafectado para trabajar de esa manera. Lo han hecho estando quien habla y toda la gremial en desacuerdo con ese tema. Les hemos pedido que rectifiquen su postura y, a su vez, hemos obtenido una respuesta: cuando la Intendencia establezca las cosas en forma clara, estarán dispuestos a trabajar legalmente, como es debido.

El año pasado, habíamos conseguido, de la Junta Departamental de Montevideo, la aprobación de una normativa que establecía que los vehículos de taxímetro se iban a controlar únicamente cuando se pusiera un reloj nuevo, cuando se rompiera el precinto -porque hay muchos relojes que tienen una impresora adentro y muchas veces hay que destaparlos porque se tranca un papel y, por lo tanto, se rompe el precinto- o cuando se cambiara de vehículo; en esos casos, según la Intendencia, sí debíamos pagar al LATU. Sin embargo, hoy cambió el Director Nacional de Tránsito y cambiaron las reglas de juego. Lo que votó la Junta Departamental de Montevideo, aparentemente no sirvió para nada. Lo más triste del tema es que a ninguna de las Intendencias del interior se les están haciendo las comprobaciones del LATU; lo aplican en Montevideo, Canelones y Maldonado. Hace tres meses fueron a Salto -acabo de ir allí; los llamé en el camino para explicarles cuál era la situación- a controlar a los coches nuevos y no a los viejos.

SEÑOR DOURADO.- Acá tengo la resolución de la Comisión de Transporte de la Junta Departamental de Canelones, que fue votada por unanimidad -tiene ocho miembros-, en la que se determina que la inspección técnica del LATU pase a la órbita municipal y que el control del transporte se realice por las Intendencias. Tenemos esa misma resolución en Rocha, Cerro Largo y Paysandú.

Hace cuatro años que estamos luchando para que se nos exonere del pago del LATU, aunque no nos oponemos a ningún tipo de inspección. En estos cuatro años hemos conseguido un alivio. Hacía dos años que el LATU no inspeccionaba en el interior del país. Hoy la situación del taxímetro se agravó por el precio del combustible. Los microempresarios quizá estemos más perjudicados que aquellos que trabajan en forma corporativa. De $ 6,40 que costaba el gasoil cuando empezó esta Legislatura en el año 2000, hoy está a $ 18,70; representa casi el 40% de nuestros ingresos, superó el salario y, sin duda, disminuyó la rentabilidad de esta microempresa. Por eso insistimos en esto de la inspección técnica del LATU.

Como bien dijo Caraballo, no tiene sentido la inspección del LATU porque en todo el interior del país el viaje se pacta antes de que la persona suba y se trabaja por corridas en todos los departamentos, a excepción de Maldonado y, quizás, de la Ciudad de la Costa. La gente quiere saber cuánto les sale el viaje. Los bolsillos de los uruguayos están flacos, por lo que quieren tener la seguridad de que podrán llegar a donde van con la plata que tienen en el bolsillo. Eso pasa también en Montevideo, cuando a veces nos preguntan: "¿Con $ 100 llego hasta Libia y Camino Maldonado?". Es una realidad. La gente pregunta porque no tiene dinero de sobra en el bolsillo. Entonces, es insólito que vayan a controlar un aparato en Artigas cuando está dispuesto que el taxi sale $ 15 la corrida en toda la ciudad; lo mismo pasa en Rivera, que está a $ 20, en Salto, en Paysandú, etcétera. Entonces, nos controlan un aparato que no usamos.

Entendemos que este momento es de gran dificultad para la familia del taxímetro y que nos debemos adecuar a los tiempos. Por ello, creemos que no se debe hacer el control técnico del LATU con cobro. No nos oponemos al control del LATU; por el contrario, nos sometemos a cualquier control que nos quieran aplicar. No obstante, nos oponemos a enfrentar al gasto del LATU porque no podemos y porque creemos que es innecesario.

Con respecto a la reglamentación del LATU, la ley del MERCOSUR dice que se deben inspeccionar los aparatos de taxi a poner en uso en el taxímetro. ¿Qué significa? Que se debe homologar el modelo del aparato, pero las inspecciones técnicas deben correr por cuenta de las Intendencias Municipales.

Hace mucho tiempo, en época de las vacas gordas, el LATU vio la posibilidad de hacer un control y armó un departamento con grandes ingresos y de gran importancia económica. En aquel momento, el gremio -como el resto de Uruguay- tenía un pesito más, por lo que no hizo oposición fuerte a ese hecho.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En qué año fue eso?

SEÑOR DOURADO.- En el año 1996 empezamos con la inspección técnica del LATU.

SEÑOR CARABALLO.- Esto fue creado en la dictadura. Me pidieron que no lo dijera, pero lo voy a hacer: la ley del LATU la firma Gregorio Álvarez. Todo lo que venga de allí ya no me gusta.

SEÑOR DOURADO.- Entendemos que precisamos este alivio para el interior del país. Hace tres años que en Montevideo hicimos un acuerdo por el cual solo se inspecciona una vez por año y tiene una validez de doce meses. Antes, cada vez que se nos rompía el aparato debíamos ir al LATU -el señor Diputado Rossi fue Director de la División Transporte y Tránsito de la Intendencia Municipal de Montevideo y conoce mucho del tema- y, por ejemplo, si hoy, que es 1º de setiembre, íbamos al LATU a hacer la inspección correspondiente, pero la inspección anual nos tocaba en octubre, teníamos que hacerla nuevamente. Si el aparato tenía un problema -podía estar adelantado o atrasado- debíamos hacer la inspección dos veces; aunque fuera el mismo día, nos cobraban dos veces. Reitero: en Montevideo se logró que fuera una inspección del LATU, con validez de doce meses. La periodicidad del uso del aparato y sus roturas, son diferentes en Montevideo y en el interior.

Por eso, solicitamos que en el interior del país se inspeccione solo en los cambios de unidades y en los aparatos a poner en uso; o sea que cada vez que se cambie el auto, cada tres años, se haga la inspección del LATU y que cada vez que se cambie el aparato del taxímetro, porque el otro se rompió o se mejoró tecnológicamente, también se cobre la inspección del LATU, pero solo el aparato que se instale en vehículos nuevos o usados porque había necesidad de cambiarlo. Es diferente el uso de los aparatos y su periodicidad en el interior del país que en Montevideo.

En Montevideo llegamos a este acuerdo, que fue bastante satisfactorio para el gremio, pero en el interior del país la gente no lo puede pagar. Para un taximetrista del interior $ 600 es muchísima plata; a veces, no lo recauda en forma bruta en tres días de trabajo. Hay que estar parado en una plaza de un pueblo y ver que no se hace $ 50 en el primer viaje. Esa es la realidad.

Otro punto que les pedimos es que hagan lo posible para luchar contra la informalidad. Sé que los informales es gente igual a nosotros y que tienen derecho a llevar el pan a su casa, pero ¿qué beneficio tenemos los que pagamos todo y ayudamos a mantener al Estado uruguayo, a la salud pública, a la educación o a la seguridad social?. En la Intendencia Municipal de Canelones se nos dice que no se puede luchar contra la informalidad porque no hay reglamentación vigente y, por lo tanto, no pueden sancionarla. Entonces, solo nos pueden sancionar a nosotros, que somos los que pagamos y trabajamos. En la misma franja de nuestro trabajo, en una parada de una plaza se nos pone al lado una persona que no paga absolutamente nada, no paga seguro por accidente de trabajo, seguro contra terceros, ni de responsabilidad civil, no paga Banco de Previsión Social, no paga el seguro del pasajero, no paga Impositiva. Evidentemente, ese señor puede desarrollar el viaje con un menor costo que nosotros. Entonces, ¿qué ventaja tenemos quienes aportamos y desde siempre estamos trabajando de manera formal?

La lucha contra la informalidad debe ser una lucha de todos. Yo no digo que debe ser una lucha para dejar a la gente sin trabajo, pero sí lograr que sea seductor e interesante aportar al Estado, obteniendo beneficios como la seguridad social, DISSE, el hogar constituido o las asignaciones familiares. Debemos hacerle entender a esa gente que es mejor pasar al sector formal, no compitiendo con quienes ayudamos a este Uruguay.

Como sensores de las inquietudes de la población, les pedimos que trasmitan esto a las Intendencias de todo el país y que den una mano al taximetrista que en este momento lo necesita.

El gasoil nos ha llegado a paralizar en las paradas de taxímetros. Ni siquiera nos hemos organizado para hacer movilizaciones, porque hasta en las decisiones nos paralizó este aumento brutal que ha sufrido el gasoil, el combustible de trabajo que todos necesitamos en el transporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para profundizar en el entendimiento del tema, quiero que aclaren cuál es la ley que habilitó la participación del LATU como el organismo encargado de la inspección. Me acotan

que es la Ley Nº 15.298, "Sistema de Unidades de Medidas".

SEÑOR CARABALLO.- El LATU depende del Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Según el LATU, ellos aplican ese monto a cobrar porque es lo que les impone el Ministerio. El tema es que nosotros estamos pagando dos veces por el mismo sistema de inspección. Tenemos una nota de las Intendencias del interior en la que reivindican para sí el control de los aparatos de los taxímetros. Tengo en mi poder una solicitud de la Intendencia de Lavalleja -y el compañero Dourado posee unas cuantas más de Cerro Largo, Paysandú y Rocha- al LATU, en la que se expresa lo que a continuación leerá el compañero.

SEÑOR CARABALLO.- "Dispónese que la inspección por parte del LATU, en aparatos de taxímetro del Departamento de Lavalleja, se exija en todos los casos de aparatos de taxímetros nuevos y cuando ocurriese cambio de unidad.- Una vez precintado por el LATU, el control e inspección periódica anual, la realizará la Sección Tránsito de la Comuna" de Lavalleja.- "En caso de constatarse irregularidades o anomalías en el funcionamiento de los aparatos, el permisario deberá acondicionarlo y presentarlo nuevamente con la Inspección del LATU correspondiente.- Notifíquese a la Asociación de Permisarios de Taxímetros de Lavalleja, por Secretaría General [...]". Eso es lo que nosotros queremos.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Por qué yo pedía el número de la Ley? Efectivamente, ahí se otorga al LATU la competencia de regular todo lo relacionado con el sistema de medidas y demás, así como ser el controlador, etcétera. Sin embargo, más allá de lo que establece la ley en cuanto a la competencia del LATU, tradicionalmente, estas funciones las cumplían las Intendencias Municipales. Y se produjo ese cambio, en cuanto a la obligatoriedad de la inspección del LATU, en el momento en que se determinó la fijación de las tarifas de los taxímetros por el Ministerio de Economía y Finanzas. Se aprobó la fijación de tarifas -lo que antes era competencia de las Intendencias y de la Junta Departamental- y pasó a ser competencia del Ministerio de Economía y Finanzas. Como condición para la aplicación de las tarifas -que, inclusive, se aceptan como referencia para todo el país- se estableció la necesidad de la inspección obligatoria por el LATU, que ya tenía esa potestad y que lógicamente fue reconocida en esa resolución.

Por lo tanto, a partir de ese momento -independientemente de si el LATU cumple o no con su función- se estableció la obligatoriedad de la participación en el control de los aparatos de taxímetros por el LATU como condición para ser habilitado, inclusive, por las propias Intendencias Municipales.

Los señores invitados muestran una serie de resoluciones de la Junta Departamental y de las Intendencias Municipales haciendo recomendaciones al LATU, en el sentido de aplicar criterios que apunten a lograr acuerdos, en cuanto a la manera en que se deben realizar las inspecciones, del mismo modo que se ha logrado hacer referencia a cómo se resuelve esto en Montevideo.

El Ministerio de Economía y Finanzas sigue fijando las tarifas de taxímetros para todo el país. ¿En qué fecha el LATU hace las inspecciones? ¿Cómo habilita el LATU el aparato del taxímetro? ¿Qué procedimientos realiza? ¿Los hace directamente? ¿Tiene empresas contratadas para cumplir la función o tiene inspectores volantes? ¿Hay plantas fijas? Señalo esto porque ustedes hablaron de una pista en Canelones.

Me da la sensación de que lo relativo a la participación del LATU en la inspección se ha convertido en una instancia burocrática más, es decir, en el pago de una tasa. Pero, en realidad, no se está cumpliendo con el servicio de la inspección, que antes era realizado por las Intendencias Municipales.

¿Cuándo realizaban las inspecciones las Intendencias Municipales?

SEÑOR CARABALLO.- Lo hacían de sorpresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí; pero había una irregularidad que estaba dada por el celo que ponía la Intendencia o sus inspectores. En algunos lugares había inspecciones, en otros no se hacía nada; en algunos lugares los 1.500 metros eran más largos y en otros más cortos. Como eso se daba de esa manera, el LATU tenía el objetivo de uniformizar.

Me gustaría que el señor Caraballo me dé respuestas que me permitan entender.

SEÑOR CARABALLO.- En primer lugar, el LATU va a donde le conviene, es decir, donde le es redituable. Por ejemplo, no concurre a un lugar en donde hay dos coches, pero sí va a donde hay más de veinte, es decir, cuando le es redituable para su bolsillo.

El LATU avisa con treinta días de anticipación que va a concurrir. Quiere decir que si usted tiene el reloj cuenta con treinta días para arreglarlo y no habrá multa; esto es una burla. Nos están diciendo: ¡"señores: pongan la guita ahí arriba que yo voy a ir a rescatarla"!

En otro momento, la Intendencia mandaba un inspector y este llamaba a la persona, diciéndole: "vení, vamos a la pista que está acá afuera; vamos a medir". En esas oportunidades, íbamos y medíamos; si estábamos mal nos multaban. Pero jamás podríamos estar mal porque hemos venido a pelear con el Ministerio de Economía y Finanzas para que se nos rebaje la tarifa. Aclaro que estamos cobrando muchos menos que la tarifa fijada; o sea que jamás tocaríamos un reloj...

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes han concurrido a esta Comisión a plantear un tema en concreto. Queremos entender el tema que ustedes plantean. Por lo tanto, le pido que trate de explicarme cómo se realiza la inspección, para saber si realmente se está cumpliendo el objetivo.

SEÑOR CARABALLO.- La inspección se realiza por un pedido que hace la Intendencia al LATU, o bien el LATU determina que debe inspeccionarse tal y tal coche.

El vehículo es llevado a una ruta, la cual está marcada -el LATU no se encarga de esto- por un funcionario de la Intendencia, quien hace una rayita en el piso, otra a los 700 metros -nosotros tenemos tarifa distinta a Montevideo-, y otra a unos 1.500 metros; esto ha sido realizado por la Intendencia de Canelones. Un funcionario del LATU concurre y da un papelito a una persona donde se deja constancia de qué modelo de coche se trata y luego se sienta ahí, mira el reloj y el piso. Cuando llegó a la otra punta dice que está pronto, que se terminó; esa es la función que cumple el LATU. De ahí es que se nos cobra lo que se nos cobra.

Después hay que ir a la Intendencia, la cual nos revisa si tenemos baliza y si está el coche en condiciones, así como la higiene y demás. Por esto la Intendencia nos cobra la mitad de lo que nos cobra el LATU. Entonces, creemos que lo que nos está cobrando el LATU, para lo que realiza, es exorbitante, considerando el conjunto de vehículos que hay.

Para la habilitación de los relojes se convoca a toda persona que posea un título de técnico en electrónica -yo poseo dicho título- y ella podrá colocarlo siempre y cuando el reloj se presente en el LATU y este realice una serie de pruebas. Y se han habilitado relojes que son incompetentes y esto no es dicho por mí sino por la URSEC.

Yo tuve un problema con un reloj que fue habilitado por el LATU -lo sigo teniendo: con la misma marca y el mismo nombre; no sé si es conveniente decir esto-, porque producía una resonancia dentro de una frecuencia que interfería en la radio del móvil. Por este motivo, le solicité a la Dirección de Telecomunicaciones que me cambiara la frecuencia. A raíz de esto hubo discrepancias. Me preguntaron cómo podía ser que el LATU no solucionara el problema, porque le correspondía. "Bueno, esos son los análisis que hace el LATU; arréglense con ellos" Entonces, les pedí que me cambiaran la frecuencia. Me la cambiaron y se terminó el problema.

Los relojes están habilitados, pero ¿cuáles son los análisis que hace el LATU? No lo podemos saber porque ellos los llevan a cabo a puerta cerrada. Pienso que tendrán técnicos para hacerlo.

Ya les comenté cómo se hace el control de las medidas; no hay otra verificación. Durante ese año no se hace ningún tipo de control; el conductor del taxi puede cobrar cualquier cosa, lo que no va a suceder porque en el interior trabajamos por clientes. Lamentablemente, todos los días los patrones estamos peleándonos en las esquinas para ver a quién cobramos menos. Hay veces que trabajamos por el gasoil para no estar parados, porque el vehículo parado está generando costos fijos y eso nos preocupa. Inclusive, los empleados -a quienes en el interior les pagamos el 30% de comisión- pierden dinero de su ganancia, de su propio bolsillo para poder hacer un viaje. Es lamentable que un empleado tenga que hacer eso, pero los números no dan. Por

ejemplo, de un viaje del que ganan $ 30 de comisión, le quitan $ 10 a fin de que sea más barato y cobran $ 20. Yo les digo que no puede ser, porque al final están trabajando de guardianes del auto, pero esa es la realidad que no se está viendo.

Además, tenemos los coches que son ilegales, que no pagan nada. Es más -como figura en el documento que entregamos a la Comisión-: del señor que tiene los coches en Santa Rosa, uno está empadronado en Maldonado y el otro en San José y, como todos sabemos, existe una diferencia bastante grande en cuanto al costo de las patentes.

Hay muchísimos casos; en Tala es impresionante la cantidad de taxis truchos. Personalmente fui a hablar con el señor Diputado Heber Duque, a quien llevé a la plaza -donde tiene un comercio-y le mostré cuáles eran los taxis truchos. Me respondió: "¿Qué querés que haga? Son todos vecinos míos. Son autos que yo vendí". Esto para nosotros es una risa. En Tala, los taximetristas entregaron las chapas de los autos. Hay un señor que tenía un Mercedes Benz como taxímetro, que entregó la chapa y estaciona ese mismo auto, trucho, en la plaza. Entonces, estamos fomentando la ilegalidad. A esto debemos sumarle cada día más impuestos -que nosotros tenemos que pagar- y más costos, como el del combustible, que se fue a las nubes. Esas personas que trabajan ilegalmente también tienen que pagar el combustible, pero no pagan ciertos gastos. Entonces, no podemos competir con ellos.

SEÑORA MONTANER.- Agradezco la presencia de ustedes porque siempre es bueno enterarnos de todos los temas y de las preocupaciones que se dan en los ámbitos laborales.

En esta materia estamos muy desinformados y quisiera hacer alguna pregunta para ir entendiendo más. No tenía conocimiento de cómo actuaba el LATU en el ámbito de los taxis. Cuando se habla de lo que cobra el LATU ¿es cuando encuentra una infracción o es un requisito a cumplir para estar en el formalismo?

SEÑOR CARABALLO.- No tengo conocimiento de que el LATU haya aplicado alguna multa. Cuando el LATU encuentra una infracción manda a que el reloj sea reparado por el aparatista. Nos cobra por la inspección que hace cuando nos lleva a una ruta, que fue marcada cada 700 metros por la Intendencia.

SEÑORA MONTANER.- ¿Cobra puntualmente por la inspección o es una tasa por un servicio?

SEÑOR CARABALLO.- Es como una tasa de servicio para controlar el recorrido que hace el auto y la correcta caída de fichas en esa medida que había hecho la Intendencia en el piso.

Nosotros no nos negamos a ninguna inspección del LATU. En definitiva, lo que pedimos es que esto pase a la órbita de la Intendencia y que la recaudación -en lugar de $ 300 que la Intendencia nos cobre $ 600- pase a las arcas de la Comuna, que es la que nos tapa los pozos y nos arregla los caminos, pero no a un ente paraestatal creado con otros fines. Dicho ente fue creado para controlar relojes, medidas, etcétera, pero no para controlar los taxímetros.

El señor Diputado Rossi me comentó que habían hecho un acuerdo entre la Intendencia y el LATU.

Tengo la biografía del señor Diputado -muy pocos la tienen-; lo felicito. Por eso me enteré de que fue Director de la División Tránsito y Transporte.

(Interrupciones)

——El tema pasa por lo siguiente: desde un tiempo a esta parte se nos duplicaron los aportes; entonces, estamos tratando de achicar costos de donde sea, porque tenemos que competir con gente que está fuera del régimen legal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que ustedes nos están relatando pone de manifiesto que todo está funcionando como un mamarracho. Esa es mi opinión. No es un problema de sacar la inspección del LATU para que la Intendencia -que es la misma que permite los taxis truchos en la plaza- controle, porque creo que lo que se logra con eso es que nadie controle nada y que se vuelva una situación donde

se aplica la ley de la selva, porque en realidad si la tarifa y el aparato se usan, o no, es lo de menos, ya que cada cual cobra lo que quiere.

Por eso decía que esto tiene que ver con el momento en que pasó la definición de las tarifas a la responsabilidad del Ministerio de Economía y Finanzas. Y el hecho de que el LATU, precisamente como organismo encargado del contralor de todo el sistema de medidas, balanza y demás, tuviera una intervención en los aparatos, no parecía un disparate. Ahora bien: si la función se cumple en algunos lugares sí y en otros no, si se cumple con preanuncios y sin ninguna inspección volante, y si se cumple en modo tal que garantiza que nunca se va a constatar si realmente se está utilizando el aparato, o no, entonces, da la impresión de que el único motivo es cobrar los $ 600. Entonces, por eso pregunto si cuando salen a hacer la inspección la realiza el LATU directamente o tiene contratado un servicio para ello.

SEÑOR DOURADO.- La hace el LATU.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Es una empresa que hace la inspección o el inspector directamente es un funcionario del LATU?

SEÑOR CARABALLO.- La hace directamente el Laboratorio. Ustedes dicen que ellos van una vez cada tanto a algunos lugares y que llaman con un mes de anticipación. ¿Eso se da regularmente? Por ejemplo, ¿cuando la Intendencia llama a inspecciones, el LATU va e inspecciona, o es en cualquier momento? ¿Es una vez por año o con mayor frecuencia? ¿El Ministerio de Economía y Finanzas está enterado de cómo se hace el control del aparato? Digo esto porque es para comprobar si la tarifa se está aplicando, o no. ¿Ustedes han hablado con ellos? Si es así, nos gustaría saber qué les han dicho.

SEÑOR DOURADO.- En primer lugar, la inspección técnica del LATU la hacen sus funcionarios. Esa actividad no está tercerizada; hay un departamento técnico para tal fin.

En segundo término, el Ministerio de Economía y Finanzas está enterado de que la inspección la está realizando el LATU. Asimismo, nosotros le hemos transmitido las resoluciones de todas las Intendencias del interior que han pasado esa inspección a la órbita municipal.

En tercer lugar, la frecuencia, en el caso de Montevideo, se coordina con la Intendencia Municipal de este departamento, y treinta días antes de que comience la inspección municipal se hace la del LATU. Antes, las Intendencias comunicaban al LATU la fecha del período de inspección y treinta días antes se empezaba a hacer la inspección técnica del LATU.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- A mi juicio, el señor Dourado dijo algo importante: que la patronal de taxistas de Montevideo había logrado una especie de acuerdo con el LATU, que establecería una diferencia con respecto al resto del país. Me gustaría que profundizara en este aspecto.

SEÑOR DOURADO.- Los 3.060 taximetristas de Montevideo teníamos tres o cuatro inspecciones al año, todas con un pago de esta tasa de $ 608, pero logramos un acuerdo con el LATU para que la inspección técnica tuviera doce meses de validez. Hicimos esto porque en Montevideo los aparatos del taxi se nos rompen a menudo, por tener un uso mayor que los del interior y porque los vehículos están más expuestos a choques que producen desconexiones en los aparatos, en su mayoría electrónicos.

Por lo tanto, en Montevideo, se logró que esa inspección tuviera una validez de doce meses y que todas las veces que fuera necesario hacer controles debido a la rotura de precintos para su reparación o a cambio de aparato, estos corrieran sin cargo. En Montevideo, hay tres aparatistas que están homologados por el LATU y están autorizados a cambiar los precintos y a hacer los controles en ese período de doce meses. Cabe señalar que esos mismos técnicos son los que están habilitados para todo el país.

Entonces, nosotros pedimos al LATU, a los Ministerios de Industria, Energía y Minería y de Economía y Finanzas, y a las Intendencias Municipales que en el caso de los taxímetros del interior -por ser menor el uso del aparato de taxi- la inspección técnica del LATU se hiciera solamente cuando se cambiara la unidad de taxi

-que es cada tres, cuatro o cinco años- o el aparato. Este argumento tiene más fuerza y validez si consideramos que en el interior del país el aparato no se usa porque el viaje se pacta antes de que el pasajero suba al taxi -las distancias desde cualquier plaza no son superiores a 6 kilómetros-; eso es algo aceptado por la población, es la modalidad, y el pago siempre resulta inferior a la tarifa. Es decir que en el interior del país la realidad indica que se cobra un poco menos porque el tipo de trabajo es diferente al de Montevideo.

Ante esa realidad nuestra propuesta tiene mayor fundamentación. Además, pedimos que en las inspecciones periódicas que hace la Intendencia se pueda controlar el aparato. Nosotros no estamos en contra de ningún tipo de inspección. Al contrario, entendemos que ellos nos jerarquiza y nos diferencia de la informalidad.

SEÑORA MONTANER.- ¿Con qué asiduidad se efectúan los controles en el interior?

SEÑOR DOURADO.- Estos tres últimos años los aparatos de taxi han sido controlados siempre por las Intendencias Municipales y hacía dos años que la inspección técnica del LATU no se venía haciendo. Esto se debió a una posición fuerte que adoptó nuestro gremio y a la realidad económica, ya que la gente no concurría cuando la citaban.

Entendemos que no es bueno oponerse a una norma porque sí. Tenemos que buscar salidas que satisfagan a todas las partes y que den tranquilidad al usuario del taxímetro. Es el fundamento que tenemos como gremio y vamos en ese camino. Por lo tanto, queremos una propuesta alternativa que satisfaga al LATU, que dé seguridad a la población, y que proporcione alivio a la familia del taxímetro. Este es el camino de la madurez. La inspección del LATU nos jerarquiza y nos diferencia muchísimo de aquel que no es taximetrista, y por eso no estamos en su contra.

Cabe destacar que las Intendencias del interior no cobran inspección anual y la de Montevideo tampoco. La única que cobra más de $ 300 es la de Canelones. Es una realidad, pero esta Intendencia también fue la que nos asignó el Grupo E en la tarifa de la patente para el taxi de ese departamento, donde pagamos una suma muy conveniente. No en todos los departamentos se ha llegado a las mismas soluciones, pero todos nos han proporcionado los alivios que en ese momento eran impostergables. Por ejemplo, en Montevideo, tenemos una patente igual y única de $ 3.950.

Aquí se preguntó si había sanciones cuando se constataba que un aparato de taxímetro no funcionaba bien. En este sentido, cabe señalar que, en las inspecciones anuales, de 4.800 taxímetros, las anomalías nunca superaron las diez unidades. Además, en muchos de los casos se dan en aparatos que tienen mal el recorrido en contra del taxímetro. Es decir que las diferencias no han significado un dolo hacia el pasajero. Por lo tanto, no ha habido sanciones. Cuando LATU ha constatado una irregularidad, ha hecho corregir el aparato y lo comunicaba la Intendencia respectiva. No hubo resoluciones en contra de permisarios de taxímetros porque hubiera faltas graves. Eso demuestra que quien tiene un permiso de taxímetro lo valora y no lo quiere perder, ni poner en riesgo para ganar pocas monedas más.

Reitero que estos son argumentos a favor de la propuesta que hacemos los taximetristas de todo el país, que no es solo para Canelones. Venimos a plantear el problema de Canelones, pero es un problema de los taximetristas de los diecinueve departamentos, a muchos de los cuales les entregamos la resolución, como en los de Lavalleja, Cerro Largo, Rocha, Paysandú y Salto, y no se hicieron las inspecciones. En Salto se hicieron las inspecciones por parte de la Intendencia, solo a los taxis que habían cambiado la unidad este año -que eran tres o cuatro-; así, el Intendente se opuso al LATU.

Hemos tenido buena acogida. Ahora precisamos que nos escuchen en Canelones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es dudoso que el Intendente pueda oponerse al LATU porque está en juego una ley nacional. De todas maneras, entendemos bien el objetivo de su visita.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- La información brindada es harto elocuente y clara. La diferencia entre $ 298 y $ 906 -cifra a la que se llega sumando las dos inspecciones de $ 298 y $ 608- agrava más esta situación y la crisis pone al desnudo este tipo de cosas, pero es evidente que la ley es uno de los obstáculos fundamentales. Entonces, es uno de los aspectos que nos corresponde analizar para ver en qué medida podemos incidir en el tema.

Hubiese sido bueno conocer antes esta situación porque, evidentemente, esto ocurría. Reitero que pone al desnudo el tema de la crisis. De todas maneras, la situación de penuria por la que está pasando el taximetrista la conocemos muy bien, porque la mayoría de quienes estamos aquí somos del interior. Esto es totalmente agravante y además solo tiene un fin recaudatorio. Según lo que ustedes dicen, ¿qué le agrega esto o qué le saca?

En cuanto a lo que ocurre en las Intendencias, me parece que es un poco la cintura que aplican frente a determinados hechos. Por ejemplo, cuando se produjo el problema con los remises, se llegó a determinadas soluciones, que a veces no son tales, pero eso se consiguió.

SEÑOR DOURADO.- Es importante destacar que la normativa vigente habilita al LATU a hacer las inspecciones de los aparatos a poner en uso, es decir, la homologación del aparato. Si hiláramos bien fino, el LATU tendría que decir, por ejemplo, "este aparato de determinada marca sirve para la función de control de taxímetro, sirve para tal tarea", pero esa normativa no lo habilita para hacer las inspecciones periódicas. La función para la que fue autorizado el LATU en su inicio fue solamente la de homologar aparatos a poner en uso, ni siquiera tenían que estar puestos en el taxi. Nosotros vamos más allá: aceptamos la homologación de los aparatos a poner en uso y de los que se ponen nuevos en los taxis toda vez que se cambia la unidad. Esto es para el interior. En Montevideo queremos seguir como estamos, donde se produjo un avance.

Entonces, queremos contar con una norma para los dieciocho departamentos, porque hoy estamos haciendo dieciocho cosas diferentes y eso no es bueno. Por este motivo, les estamos pidiendo que hablen con las autoridades del LATU, del Ministerio de Industria, Energía y Minería y que se busque una solución intermedia para los taxis del interior. Pensamos que una salida sería que todos los autos que se cambien, ya sea por un siniestro o por el desgaste de la unidad, vayan al LATU. Y también concurrir al LATU todas las veces que se cambie un aparato.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a tomar nota del planteo que ustedes nos hacen y, además, vamos a recopilar las disposiciones correspondientes, no solo la ley que habilita al LATU, sino también el momento en que se tomó la determinación. Recuerdo que fue una resolución del Ministerio de Economía y Finanzas que habilitó al LATU para que cumpliera esa tarea. Vamos a reunir los elementos y, si los señores Diputados están de acuerdo, llamaríamos al LATU para que nos explique la forma cómo encara ese procedimiento; por otro lado, nosotros les trasmitiremos nuestras preocupaciones que surgen de los elementos que ustedes nos han planteado.

SEÑOR CARABALLO.- Quiero señalar que junto con nosotros iba a venir el Presidente de la Comisión Nº 2 de la Junta Departamental -cuya función es realizar mediciones y lo que refiere al transporte en Canelones- el señor Julián Ferreiro, pero por problemas de salud no pudo hacerlo. El proyecto de aspiración que elaboró la Junta Departamental está totalmente de acuerdo con lo que nosotros habíamos planteado. Es más: el año pasado, la Intendencia Municipal de Canelones no realizó la inspección del LATU ni la inspección anual, que se combina una con la otra, por estar de acuerdo. En este momento, el Intendente de Canelones está enfermo y hace más de una semana que no podemos comunicarnos con él. Esta misma nota que le enviamos a ustedes se la enviamos también a él. El Intendente está totalmente de acuerdo con el planteo, pero hay una traba legal que le impide a oponerse a esto y por eso estamos recurriendo a ustedes.

SEÑORA MONTANER.- Aprovechando la visita, quisiera saber cuál es la recaudación en el período 2003-2004, si se mantuvo o aumentó.

SEÑOR DOURADO.- Hubo una pequeña recuperación con respecto a los años 2002 y 2003. La buena temporada turística que tuvo el país se vio reflejada también en un servicio como es el taxímetro, que es el primer contacto del turismo con el Uruguay. Ayer conversábamos con un grupo de taxistas acerca de que esa bonanza del turismo llegó casi hasta el mes de mayo. En los meses de junio, julio y agosto hubo nuevamente una caída de viajes. En los primeros meses del año tuvimos un incremento de alrededor de tres viajes por turno en el departamento de Montevideo y una actividad algo mayor en el interior del país. Pero el testimonio del momento difícil que vivimos los taxistas son las largas colas de taxímetros que hay en Montevideo y también en todas las plazas del interior. En un pueblito del

interior un taxista mueve el auto una o dos veces por día. Esto es una realidad. Los taxistas somos los mismos de hace cinco años. En Montevideo hay tres mil taxímetros desde el año 1995. Antes no parecía que hubiera tantos taxis en Montevideo porque estaban circulando. Sin lugar a dudas, hubo una pequeña mejora, sobre todo en los cuatro o cinco primero meses del año, pero ahora, a pesar de esta campaña electoral que pensábamos iba volcar recursos hacia nuestro sector, está todo quieto; no fue como nosotros esperábamos. Pensábamos que la campaña electoral iba a volcar mucha gente a la calle, pero no colmó nuestras expectativas.

SEÑOR CARABALLO.- Quiero señalar a la señora Diputada que el turismo ha repuntado en algo en ciertos departamentos. Nosotros que vivimos en Canelones, Santa Lucía, Las Piedras, no tenemos turismo. Hoy, nosotros estamos peor que hace tres o cuatro años. Anteriormente, el combustible nos incidía en un 20% del costo del viaje; hoy, incide un 40%. Los valores de los viajes no han cambiado casi nada. El Ministerio de Economía y Finanzas, que nos regula el cobro, nos pone tarifa máxima, porque ya sabe cómo es la cosa; y de ahí para abajo, podemos hacer lo que queramos; no pasa nada. Antes había una tarifa que debía cumplirse, pero hoy no. El Ministerio de Economía y Finanzas reconoció que en el interior los precios están bajando; tiene una tabla donde dice cuánto es el gasto, la tarifa, etcétera, pero nosotros no podemos cobrar eso, porque si lo hacemos, nos quedamos sin clientes. Estamos trabajando casi por la mitad de la tarifa que nos marca el Ministerio de Economía y Finanzas y en algunos lugares, hasta menos y no muy lejos de acá. Algunos están cobrando $ 25 la tirada.

SEÑOR CALVELLO.- Nosotros cobramos $ 30 la tirada. Por supuesto que el incremento del combustible incide enormemente en lo que es el trabajo.

Como decía el compañero Caraballo, se ha incrementado un poco el trabajo y la recaudación, pero el costo del combustible, los impuestos y esto que estamos planteando, nos hace insostenible seguir trabajando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aprovechando que hay representantes de la Patronal a nivel nacional y del departamento de Canelones, quiero señalar que he recibido información de que en el Aeropuerto de Carrasco -por eso pregunté si había también representantes de allí- se han generado problemas en cuanto a los servicios de taxímetro tradicional, su modo de funcionamiento, su parada, inclusive, de que podría haber modificaciones que afectarían no el otorgamiento de permisos, pero sí las habilitaciones para actuar en ese lugar. Yo no sé si ustedes tienen información oficial al respecto que puedan dejar a la Comisión. De lo contrario, nos interesaría que en su momento estudiaran el tema e hicieran llegar los elementos con que cuenten para estar atentos a esa situación.

SEÑOR DOURADO.- En Canelones, al tomar la administración esta nueva empresa se llamó a una licitación por la cual, después de mucho trabajo, se llegó a un acuerdo y los taximetristas van a seguir trabajando, previo el pago de un canon de inicio de contrato y un canon mensual muy importante. No sé exactamente de cuánto es esa cifra, pero se la haré llegar mañana o pasado. Esto había sido motivo de gran preocupación nuestra, porque había ganado una empresa que no tenía nada que ver con el taxímetro, pero después se llegó a un acuerdo por el cual los taximetristas van a seguir ocupando ese lugar. Hubo cambios y los problemas que hemos querido manejar; y si en algún momento se nos tranca algo volveremos a apelar a su amistad y a su mano extendida.

SEÑOR PRESIDENTE.- El servicio de taxímetro en el país es de interés público y la ley establece claramente que debe ser regulado por las Intendencias Municipales de cada departamento. Por lo tanto, me llama la atención que no esté prevista la posibilidad de reconocer el funcionamiento de este servicio de interés público en una terminal aeroportuaria. Seguramente, lo que acá está planteado es el lugar donde funciona, que termina siendo el derecho de poder o no trabajar. Es obvio que si colocan la terminal de taxímetros fuera del área del aeropuerto o en la rotonda, no tiene objeto que paren ahí.

Del mismo modo que a ustedes les preocupan las tasas que tienen que pagar, la informalidad en el servicio y demás, también este es un tema que no está ajeno al interés de su gremio. Digo esto porque mañana puede pasar que en la puerta de otro hotel o de otro lugar les digan que ahí no pueden parar si no pagan, pues de lo contrario esa gente pone sus propios coches o su propia empresa de servicios.

SEÑOR CARABALLO.- Hemos solicitado explicaciones a la Intendencia porque ellos están adheridos a la gremial de taxis de Canelones y a su vez ellos son una gremial. Ellos están realizando elecciones internas y estuvieron con problemas porque tuvieron una intervención del Departamento de Cultura.

Después de que se vendió el aeropuerto, a esa gente que estaba trabajando allí se le quitó el lugar y se los mandó a la calle. Tenían un lugar donde ellos estacionaban, en un rinconcito; era un espacio para hacerse un café o para lavar los coches, es decir, como una parada. Por la utilización de ese espacio, el aeropuerto le cobraba una cierta cantidad de dinero. Hoy les es imposible pagar esa cifra. Entonces, en su lugar, pusieron dos o tres rentadoras de autos.

Si bien es un aeropuerto, tiene vías públicas. En la Intendencia traté de preguntar si esas vías por las que pasan los ómnibus y por las que pasamos todos son públicas o no, porque nos quitaron ellos de ese lugar y llamaron a una licitación. A mí se me quiso contratar por parte de una empresa de Montevideo -repito que también tengo remises- para figurar como que iba a trabajar en el aeropuerto. Les dije que yo no me prestaba a ese sistema porque quienes estaban al lado mío son compañeros. No era legal hacer eso. Se trataba de una empresa de las que estaba pujando en la licitación y que necesitaba coches con chapa de remise de Canelones para poner a trabajar chapas de remises en el mismo lado donde estaban los taxímetros. Me daban el permiso a mí pero a ese lugar iba a ir a trabajar un coche de Montevideo junto con el mío, cosa que no quise, porque no me interesa saber nada del tema.

Con respecto a las rentadoras de coches que pusieron en el lugar donde estaban nuestros compañeros, yo hice una denuncia en la Intendencia Municipal, porque si bien estaban trabajando dentro del departamento de Canelones y dentro del aeropuerto, no había una sola chapa que dijera que ese coche estaba empadronado en el departamento de Canelones para trabajar ahí. Se me contestó que la Intendencia no tenía injerencia dentro del aeropuerto de Carrasco. Aparentemente, debe ser una república dentro de otra república.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión va a agradecer que nos hagan llegar cualquier información que tengan en ese sentido.

Agradecemos vuestra colaboración y vuestra presencia.

Se levanta la reunión.